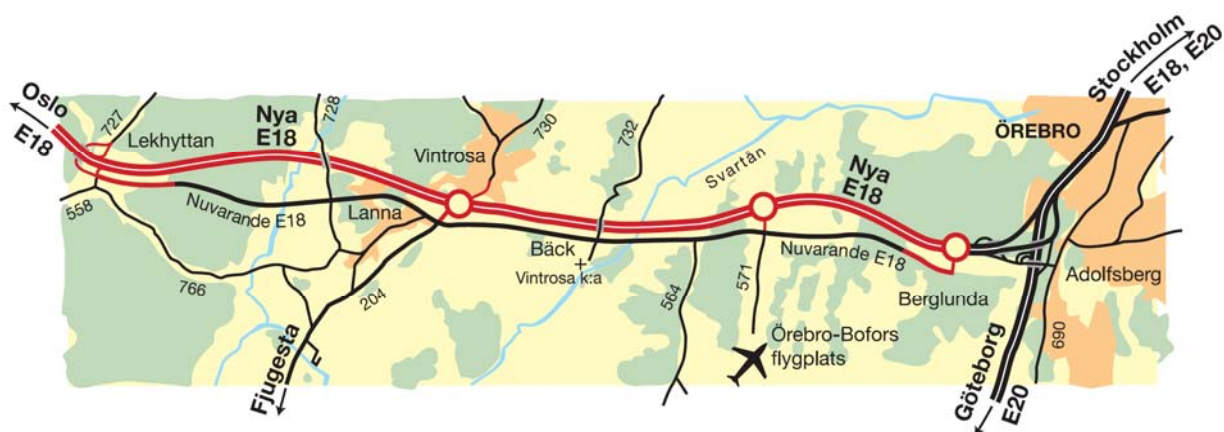


Sammanfattning av rapporten:

Tyck till om E 18 – vad betyder utbyggnaden av E 18 mellan Adolfsberg och Lekhyttan för dig?

En undersökning om fastighetsägares attityder till landskapsvärden



Av

Marianne Lindström, Görgen Göransson, Sofia Jönsson m fl
Högskolan i Kalmar

Övriga deltagande i projektet: Per Angelstam, Hans Antonson, Gzregorz Mikusinski, Karolina Isaksson, Johan Törnblom, Anders Wästfelt, Lennart Folkesson, Andreas Seiler, J-O Helldin



Bakgrund

Denna undersökning ingår som en del i forskningsprojektet TransortMistra, delprojektet Include (Integration of ecological and cultural dimensions in transport infrastructure). Include tar upp frågan: Hur kan ekologiska, kulturella och sociala värden i landskapet på ett bättre sätt implementeras i planeringen för transportinfrastruktur? Rapporten är ett resultat av samverkan mellan forskarna inom Include.

Syftet med rapporten var att undersöka i vilken grad människor upplevde vägbyggets (E18) påverkan på befintliga natur- och kulturvärden. Undersökningen omfattade vad människor upplevde att deras omgivning innehöll idag och vad de trodde att den skulle innehålla efter det att den nya vägen var klar. Ett annat syfte var att undersöka fastighetsägarnas deltagande i samrådsprocesser och om de hade fått information eller ej.

År 1993 beslutade riksdagen att målstandarden för E18 skulle vara motorväg. Under 1995 genomfördes en efterföljande vägutredning inom Örebro län. Två alternativa vägkorridorer på delen mellan Lekhyttan och Adolfsberg fanns: "Upprustad E18" och "Norr Lanna". Ovanstående vägkorridorer var under 1998 och 1999 föremål för en fördjupad vägutredning med en vägteknisk-/ekonomisk utredning. Vägverket beslutade att arbeta vidare med alternativet Norr Lanna. Efter olika prövningar enligt miljöbalken godkände miljödepartementet vägutredningen 2002 och en miljökonsekvensbeskrivning var sammanställd i februari 2003. Miljökonsekvensbeskrivningen visade att natur- och kulturvärden skulle påverkas i hög grad av vägbygget medan områden för friluftsliv och rekreation skulle påverkas i mindre grad. I Lekhyttan finns riksintresse för naturvård (odlingslandskap) och för kulturmiljövård (bergsmansby, se figur 1). Latorpsplatån är riksintresse för naturvård med höga naturvärden (se figur 2). Utpekade fritids- och rekreationsområden saknas liksom större samlingar av fritidsbebyggelse. Ädellövsboden och det småskaliga odlingslandskapet mellan Lanna och Vintrosa används dock som närrekreationsområde av de närboende. I övrigt märks hästridning på flera platser i anslutning till den nya vägen samt kanotleden på Svartån. Enligt MKB kommer vägen att ha störst effekt som barriär. Samråd och informationstillfällen inför arbetsplanen har hållits med fastighetsägare, allmänheten, myndigheter och intresseorganisationer (Vägverket 2003).



Figur 1. Bergsmansbyn i Lekhyttan



Figur 2. Latorpsplatån (Foton: Marianne Lindström)

Studien bygger på tidigare forskning som visar att människor ofta söker sig ut i naturen för att komma bort från stress eller för att bara njuta och koppla av (Kaplan och Kaplan 1989). Vilka värden som människor prioriterar beror på vilken syn man har på landskapet. Olika landskapsperspektiv presenteras i bl a Angelstam m fl (2008). Berggren-Bärring och Grahn

(1995) utvecklade åtta olika parkkaraktärer där de presenterar grupper av kvaliteter som människor föredrar: det vilda; den artrika miljön; det rymliga området; den rofyllda miljön; den lekfulla miljön; det gröna torget; den festliga miljön; den kulturella miljön.

Boverket (2007) har tillsammans med sex andra myndigheter samarbetat i projektet "Landskapets upplevelsevärden". Baserat på Grahn's forskning utvecklades och distribuerades en landsomfattande enkät till slumpmässigt utvalda hushåll. Enkäten tog upp frågor om människors närhet till grön-, natur-, kulturområden, om besök i dessa samt upplevda kvaliteter i landskapet. Fyra upplevelsevärden konstaterades som särskilt viktigt för välbefinnandet; ostördhet, naturpräglad miljö, miljöer för återhämtning och trygghet. Indikatorer föreslås också i rapporten (Boverket 2007).

När det gäller information och delaktighet beskriver Gardner och Stern (2002) det viktiga i att samverka för ett gemensamt intresse eller en gemensam resurs. Information och utbildning räcker inte utan grupper, kanske redan befintliga nätverk, bör nyttjas. Hur attityder, sociala och personliga normer samt kontroll och vanor styr beteendet har studerats av ett flertal forskare. Denna forskning utgår ofta från modellen Theory of Planned Behaviour (Ajzen 1991). Denna sammanfattning koncentreras till upplevelser av vägens påverkan på ekologiska, kulturella och sociala värden.

Genomförande

Studien genomfördes under våren 2008. Enkäter skickades ut till fastighetsägare boende inom 10 km avstånd från den gamla vägsträckningen mellan Adolfsberg och Lekhyttan (0-300 m från vägen, 300 m – 1 km och 1 km – 10 km från vägen). Några intervjuer gjordes med personer från Lekebergs kommun och från Vägverket. Enkäter (855 st) skickades ut och 352 ifyllda enkäter inkom (bortfallsanalys presenteras i rapporten) vilket utgör en sammanlagd svarsfrekvens på 44 %. Personer som bodde inom 300 m från vägen hade en svarsfrekvens på 55 %. Ungefär lika många män som kvinnor svarade och medelåldern var hög, 57 år.

Enkäten innehöll frågor om: Hur uppfattar du Gamla E18 i landskapet mellan Adolfsberg och Lekhyttan idag och hur uppfattar du Nya E18? Vilka inslag finns i omgivningen kring E18 idag innan utbyggnaden respektive efter utbyggnaden av E18? Vad innehåller omgivningen nära din bostad innan respektive efter utbyggnaden? (ekologiska, kulturella, sociala värden) Har du fått information om utbyggnaden? I hur hög grad har du deltagit i samråd. Känner du till miljökonsekvensbeskrivningen för området? Vad gör du när du är ute i din omgivning? Vad är du särskilt intresserad av i din omgivning? Ytterligare några frågor ställdes om kön, ålder, yrke m m.

Resultat

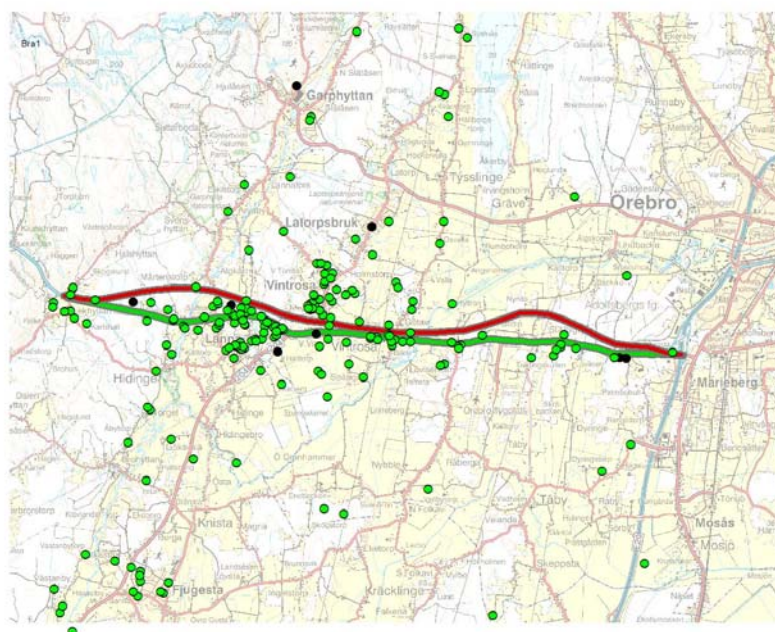
Nedan presenteras ett urval av ovanstående frågeställningar. Först presenteras svaren på frågan om "Hur uppfattar du **Gamla E18** i landskapet mellan Adolfsberg och Lekhyttan respektive **Nya E 18**". Sedan ges en presentation av en faktoranalys av de svar som fastighetsägarna gav om hur ekologiska, kulturella och sociala värden i landskapet skulle påverkas av den nya vägen.

Svaren på frågorna "Hur uppfattar du Gamla E18 i landskapet mellan Adolfsberg och Lekhyttan respektive Nya E18" visade följande resultat. De som svarade fick ta ställning till ett flertal påståenden. De påståenden där man tyckte att det blev bättre efter vägbygget respektive sämre efter har grupperats (se tabell 1).

Tabell 1 visar svaren på frågorna Hur uppfattar du **Gamla E18** i landskapet mellan Adolfsberg och Lekhyttan respektive **Nya E 18**?. De svarande hade fem svarsalternativ att ta ställning till; instämmer inte alls, instämmer något, osäker, instämmer i stort sett, instämmer helt.

Jag tycker att Gamla E18, innan utbyggnaden resp Nya E 18 efter utbyggnaden :	Kommentar:
- är bra som den är; är vacker; bullrar; känns trygg och hemtam; känns farlig att köra på; känns farlig att rörs sig utefter; är bra för arbetspendling; är bra för turismen; är ett positivt inslag i landskapet	Blir bättre efter
- underlättar tillgängligheten till min åker och skog; underlättar att resa till stadsmiljö t ex Stockholm och Oslo; erbjuder bra tillgänglighet till närområdet kring E18	Blir bättre efter
- är olycksdrabbad; innebär viltolyckor	Blir bättre efter
- förorenar marken; förorenar luften	Blir bättre efter
- hindrar att djur kan röra sig i landskapet	Blir sämre efter
- hindrar mig från att besöka rekreationsområden	Blir sämre efter
- bidrar till att yt- och grundvatten har god ekologisk status; påverkar vattenkvaliteten i Svartån; påverkar dricksvattnet i brunnarna p g a vägsaltet från E18	Många osäkra

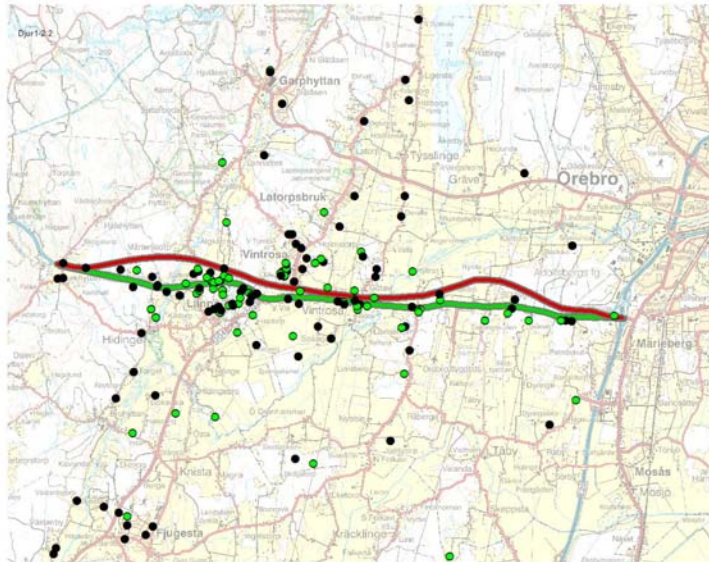
I figur 3 nedan visas var de fastighetsägare som besvarade enkäten bor. Gröna (ljusa) markeringar betyder att personerna tyckte att vägen kommer att bli bättre efter utbyggnaden medan svarta (mörka) markeringar betyder att de som bor på dessa platser tycker att vägen blir sämre efter utbyggnaden.



Figur 3. Bilden visar de två vägarna. Den gamla vägen är grönmarkerad och den nya röd. De som svarade tyckte att vägen blir bättre efter utbyggnaden. Gröna ringar visar de som tycker att det blir bättre och svarta markeringar visar boende som tycker att det blir sämre efter. (Illustration: Görgen Göransson. Karta: © Lantmäteriverket Gävle 2008. Medgivande I 2008/1735).

Illustrationen nedan (figur 4) visar svaren på frågan om den nya vägen kommer att hindra djurs möjligheter att röra sig. De svarta markeringarna visar att de personer som bor på dessa platser tyckte att den nya vägen kommer att hindra djur från att röra sig, medan de gröna

(ljusa) markeringarna visar att man tycker att den nya vägen blir bättre för djurens möjligheter att röra sig. Det fanns en tydlig signifikant skillnad mellan vad fastighetsägarna tyckte om djurens möjligheter idag och vad de tyckte om möjligheterna när vägen var klar. Djurens möjligheter att röra sig kommer att bli betydligt sämre efter utbyggnaden, menade fastighetsägarna.



Figur 4. Bilden visar de två vägarna. Den gamla vägen är grönmarkerad och den nya röd. De som svarade tyckte att den nya vägen kommer att hindra djur från att röra sig. Gröna ringar visar de som tycker att det blir bättre och svarta markeringar visar boende som tycker att det blir sämre efter. (Illustration: Görgen Göransson. Karta: © Lantmäteriverket Gävle 2008. Medgivande I 2008/1735).

Ekologiska, kulturella och sociala värden

Svaren på frågorna: ”Vad innehåller omgivningen nära din bostad idag, **innan** utbyggnaden av E18 respektive **efter** utbyggnaden av E18” visade resultat som redovisas i tabell 2.

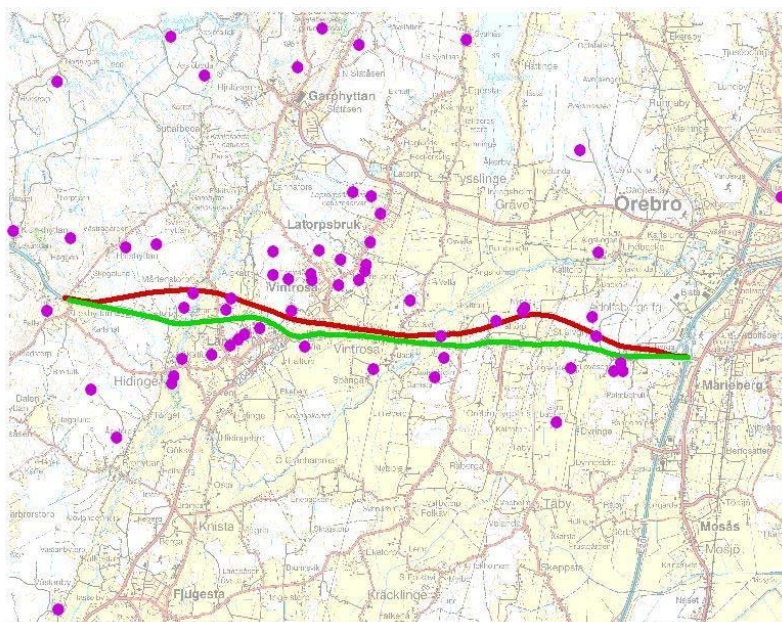
Faktoranalyser gjordes av påståenden om ekologiska, kulturella och sociala värden i landskapet, vilka fastighetsägarna fick ta ställning till. Åtta faktorer bildades (se tabell 2). Den första ”avkoppling, rekreation, identitet kan kopplas till sociala värden medan faktor 2 ”naturpräglad miljö” och faktor 3 ”vilda djur” kan knytas till ekologiska värden. Kulturvärden bildade faktor 4 och ostördhet faktor 5. Frågor om särskilda växtarter placerades i faktor 6 och faktorn trädgård som i viss mån kan knytas till kultur bildade faktor 7. Faktor 8 benämndes öppen mark. Det fanns ingen skillnad i första faktorn ”Avkoppling” mellan mätningarna innan och efter vägbygget. Däremot fanns det en stor signifikant skillnad i faktorn ”Naturpräglad” i attityd till de naturpräglade kvaliteterna. Många ansåg att det skulle bli mindre av naturpräglade kvaliteter efter utbyggnaden. Man menade också att det skulle bli mindre av vilda djur efter utbyggnaden. Kulturvärden som ålderdomliga kulturmiljöer, fornlämningar m m tyckte man också att det skulle bli mindre av efter utbyggnaden. Det skulle också bli mindre av gamla träd, gamla hus m m. De flesta ansåg också att det skulle bli mindre av odlingsmark, betesmark och ängs- och hagmark efter utbyggnaden. Många menade dock att de skulle bli mindre störda av buller m m när den nya vägen var klar.

Tabell 2 visar en faktoranalys av samtliga ekologiska, kulturella och sociala kvaliteter som de svarande fick ta ställning till. Fastighetsägarna hade fem olika svarsalternativ att välja mellan: instämmer inte alls, instämmer något, osäker, instämmer i stort sett, instämmer helt.

	Kommentar
Avkoppling, rekreation, identitet: Vacker; Trivsamt; Variationsrik; Öppen; Städat; Intresseväckande; Avkopplande; En plats där jag kan njuta av naturen, där jag kan känna frihet; är jag mår bra, där jag känner mig lugn och avspänd. där jag känner mig trygg och säker. En plats för socialt umgänge; En plats med en vacker utsikt; En plats jag identifierar mig med; En plats som påminner mig om personer eller händelser; Lugn och fridfull*	Ingen skillnad totalt, bara i några enstaka frågor
Naturpräglad miljö: Orörd natur, Ängs- och hagmark; Skogsmark; Lövskog; Barrskog; Stigar: Gammal skog*; Gamla träd*	Blir sämre efter
Vilda djur: Älgar; Grävlingar; Groddjur; Många vilda djur; Många olika fågelarter; Dammar, kanaler, Åar eller bäckar	Blir sämre efter
Kulturmiljö: Dammar, kanaler, åar eller bäckar; Ålderdomliga kulturmiljöer; Ålderdomliga slingriga vägar; Grusvägar; Fornlämningar; Historiska platser	Blir sämre efter
Ostördhet: Fri från trafikbuller; Lugn och fridfull*; Ostörd	Blir sämre efter
Växtarter: Buskar som medverkar till igenväxt; Stenblock; Hotade växtarter; Hotade djurarter	Ingen skillnad
Trädgård: Trädgård och park; Gamla träd*; Gamla hus; Gammal skog*	Blir sämre efter
Öppen mark: Odlingsmark; Betesmark; Ängs- och hagmark; Öppen mark	Blir sämre efter

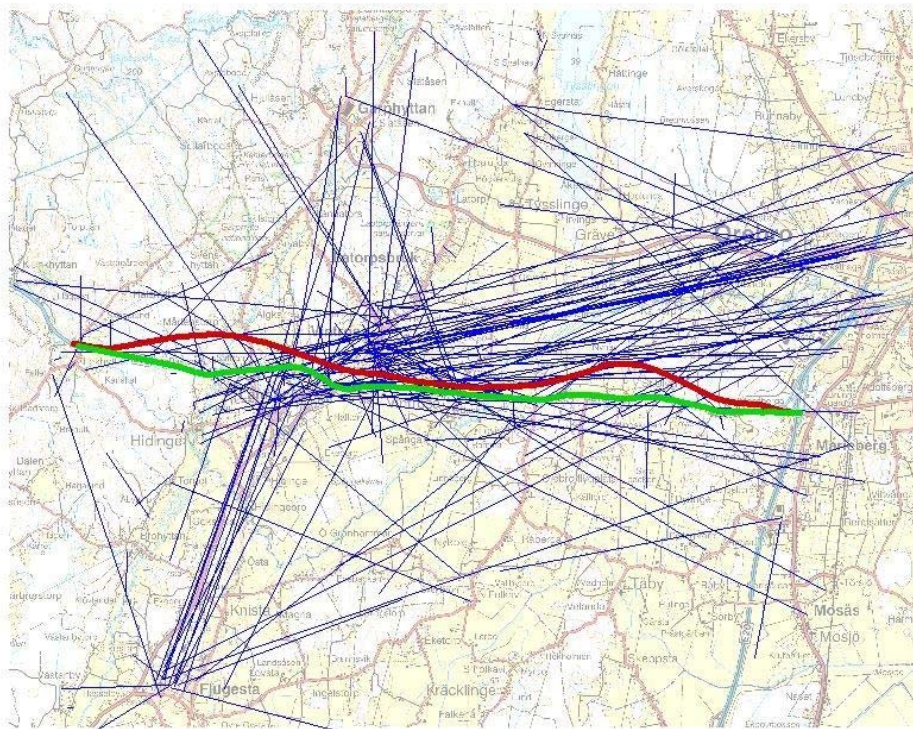
*kvaliteten förekommer i fler faktorer

En kartläggning gjordes av vilka områden fastighetsägarna ofta besökte. De fick själva pricka in på kartan vilka områden som besöktes och i vilket syfte. Nedan (se figur 5) visas en bild av de områden som besöktes för naturupplevelser och rekreation.



Figur 5 visar de områden som fastighetsägarna ofta besökte för naturupplevelser och rekreation. Den gamla vägen är grönmarkerad och den nya röd. De blå markeringarna visar de områden som fastighetsägarna ofta besöker för naturupplevelser och rekreation (Illustration: Görgen Göransson. Karta: © Lantmäteriverket Gävle 2008. Medgivande I 2008/1735).

Studien visar också hur människor rör sig i landskapet. Markeringar gjordes med hjälp av GIS mellan bostaden och de områden de ofta besökte. Nedan i figur 6 visas ett översiktligt mönster över hur människor förflyttar sig.



Figur 6 visar människors rörelsemönster, från bostad till områden de ofta besöker (Illustration: Görgen Göransson. Karta: © Lantmäteriverket Gävle 2008. Medgivande I 2008/1735).

Diskussion och slutsatser

Vi har valt att i denna sammanfattning endast ta upp en liten del av studien om E18. Vi har koncentrerat oss på frågorna som handlar om ekologiska, kulturella och sociala värden i landskapet. Studien visade att de flesta fastighetsägarna tyckte att den nya vägen blir bra och att den kommer att bli mer trafiksäker än den gamla. De tyckte däremot att den nya vägen kommer att vara ett hinder för både djur och människor. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen befarade man att vägen skulle upplevas som en barriär i landskapet. Denna studie visar att detta stämmer. Många påpekade att det blir svårt att ta sig över vägen trots att det kommer att finnas många vägbroar. Påpekanden gjordes om att dessa broar är smala och höga. Den största oron kände de intervjuade fastighetsägarna för djurens möjligheter att röra sig i naturen. Människors trivsel och möjligheter till avkoppling påverkades inte i så hög grad enligt de fastighetsägare som svarande på enkäten. De trodde dock att det skulle bli mindre ostört efter det att den nya vägen tagits i bruk. Den naturpräglade miljön som t ex orörd natur, ängs- och hagmark tyckte man att det skulle bli mindre av när den nya vägen var klar.

Referenser:

Ajzen I. (1991) The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, pp. 179-211.

Angelstam, P, Lindström, M, Antonsson, H, Isaksson, K, Wästfelt, A och Mikusinski, G. 2008. *Towards sustainable transport infrastructures: the landscape concept as tool to include ecological and cultural values in planning*. Manuskript, Mistra-Include.

Berggren-Bärring, A-M., Grahn, P. 1995. *Grönstrukturens betydelse för användningen*. Institutionen för landskapsplanering. SLU, Alnarp och Ultuna. Rapport 95:3.

Boverket. 2007. *Landskapets upplevelsevärden*. Rapport. Boverket. Karlskrona.

Gardner, G.T. och Stern, P.C. 2002. *Environmental Problems and Human Behaviour*, second edition. Pearson Custom Publishing, Boston.

Kaplan, R., Kaplan, S. 1989. *The Experience of Nature*. Cambridge University Press.

Vägverket. 2003. *E18 Lekhyttan – Adolfsberg*. Miljökonsekvensbeskrivning i arbetsplan. Februari 2003. Vägverket. Borlänge.